Expte. MP PS PONTE CALDELAS/2020

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES NO CONCELLO DE PONTECALDELAS E DOCUMENTO REFUNDIDO.

PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA SIMPLIFICADA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉXICO

XULLO 2020

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DO PROXECTO SECTORIAL DA CENTRAL DE TRANSPORTES NO CONCELLO DE PONTECALDELAS E DOCUMENTO REFUNDIDO.

PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA SIMPLIFICADA

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉXICO

XULLO 2020

CONTIDO DO DOCUMENTO:

1. **MOTIVACIÓN DA APLICACIÓN DO PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA SIMPLIFICADA**…….....5

2. **DIAGNOSE DA SITUACIÓN ACTUAL**

   2.1. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA……6
   2.2. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL……...13

3. **OBXECTIVOS DA PLANIFICACIÓN**

   3.1. OBXECTO DA MODIFICACIÓN PUNTUAL……..21
   3.2. XUSTIFICACIÓN DO INTERESE PÚBLICO DA ACTUACIÓN…….22

4. **ALCANCE E CONTIDO DA MODIFICACIÓN PUNTUAL. ALTERNATIVAS**

   4.1. DETERMINACIÓNS DO PLAN SECTORIAL……23
   4.2. MEDIDAS NECESARIAS……25
   4.3. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS……..26
   4.4. ALTERNATIVA SELECCIONADA. MOTIVACIÓN……...30

5. **DESENVOLVEMENTO PREVISIBLE DO PLAN SECTORIAL**…….....33

6. EFECTOS SOBRE AS CONDICIONES AMBIENTAIS NA ZONA……..34

7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANS SECTORIAIS E TERRITORIAIS CONCURRENTES

7.1. AS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO……35
7.2. O PLAN DE ORDENACIÓN DO LITORAL……36
7.3. OUTROS PLANS SECTORIAIS……38
7.4. AFECCIÓNS SECTORIAIS……38

8. MEDIDAS PREVISTAS PARA CORREXIR OS EFECTOS NEGATIVOS NO MEDIO AMBIENTE……39

9. MEDIDAS PREVISTAS PARA O SEGUIMENTO AMBIENTAL……42

10. MEDIDAS PREVISTAS PARA ATENDER AOS PRINCIPIOS DE ACCESIBILIDADE UNIVERSAL, DE IGUALDADE DE TRATO E DE OPORTUNIDADES ENTRE HOMES E MULLERES, DE MOBILIDADE E DE EFICIENCIA ENERXÉTICA……43

ARQUITECTO REDACTOR

Jesús Conde García

1. MOTIVACIÓN DA APLICACIÓN DO PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA SIMPLIFICADA

Con data de Xuño de 2002 se redactou pola consultora "CIMEX Proyectos Logísticos, SA", por encargo de Xestur Pontevedra, o proxecto sectorial da Central de Transportes no termo municipal de Ponte Caldelas (Pontevedra), que tiña por obxecto a definición dos criterios de ordenación e as ordenanzas reguladoras do futuro desenvolvemento urbanístico do ámbito obxecto do proxecto, así como a definición das obras de urbanización necesarias para a situación da Central de Transportes da comarca de Pontevedra, no concello de Ponte Caldelas, Pontevedra. Dito Proxecto Sectorial aprobouse o 5 de decembro de 2003.

O proxecto abarcaba as obras correspondentes ao desprazamento de servizos afectados e movemento de terras de todo o ámbito, incluíndo as parcelas, pavimentación de vías e zonas de aparcamento público de vehículos e execución das redes de servizos tales como: media e baixa tensión, alumeado público, subministro de auga potable, saneamento, tanto de fecais como de pluviais e a infraestrutura da rede de comunicacións.

Tamén se incluía a construción do acceso a mesma. No se contemplaban as obras de construción das naves e seus patios de manobra, que serían obxecto de un proxecto separado. As actuacións contidas no proxecto se terminaron de executar no ano 2005.

O presente documento de modificación puntual corrixe as determinacións do Proxecto Sectorial da Central de Transportes no Concello de Pontecaldelas, para adáptalo a un novo uso, así coma os cambios no deseño motivados polas novas necesidades e o documento refundido do proxecto sectorial.

O artigo 6 da Lei 21 /2013, de 9 de decembro, de avaliación ambiental estratéxica, no seu parágrafo 1.a) establece a obriga de someter ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica ordinaria, os plans e

programas que establezan o marco para a futura autorización de proxectos legalmente sometidos a avaliación de impacto ambiental e que se refiran á ordenación do territorio urbano e rural, entre outros: tal é o caso dos Plans Sectoriais.

O parágrafo 2.a) deste mesmo artigo, establece que as modificacións menores dos plans e programas mencionados no parágrafo anterior, serán obxecto dun procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada.

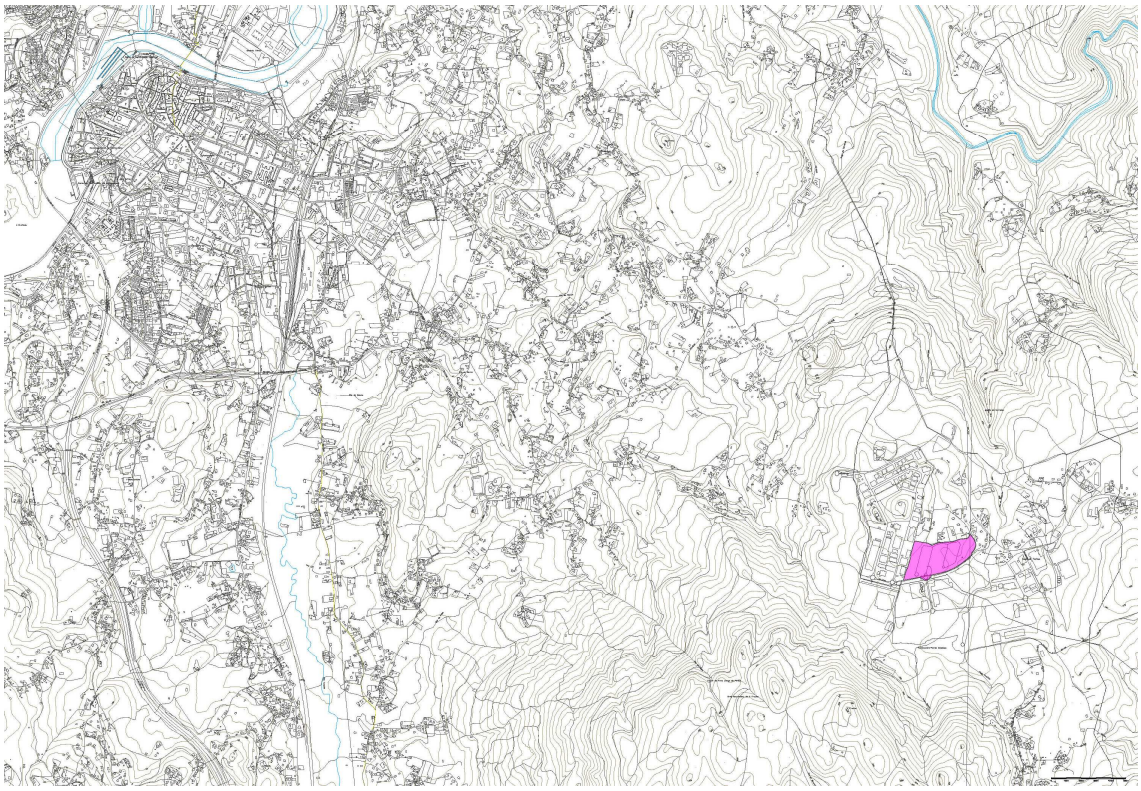
O presente caso trátase dunha modificación puntual do Proxecto Sectorial da Central de Transportes, encamiñada a modificar o uso para albergar actividades industriais xenéricas o que non supón cambios substanciais nas condicións medioambientais definidas previamente polo plan, senón todo o contrario, o cambio de usos propicia que se acometan accións para garantir a boa integración e funcionamento dos novos usos. Concretamente, trátanse de solucionar problemas de mobilidade e de calidade espacial e natural.

De todo o antedito **dedúcese que a modificación puntual deberá de ser sometida ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica simplificada**.

2. DIAGNOSE DA SITUACIÓN ACTUAL

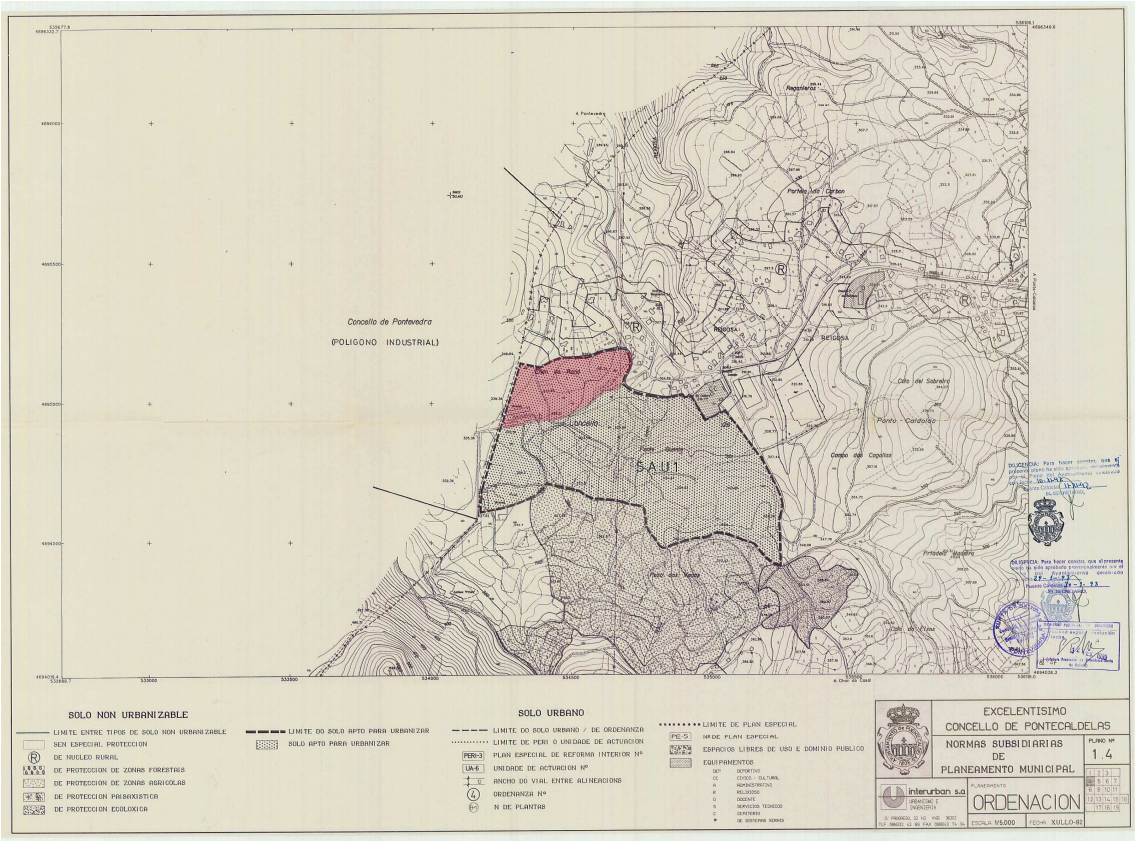
2.1. CARACTERIZACIÓN SOCIOÉCONÓMICA

A Central de transportes se sitúa dentro da provincia de Pontevedra en terreos do Concello de Ponte Caldelas, xunto ao núcleo de A Reigosa, parroquia de Tourón. A parcela, cunha superficie total de 86.964 m², é sensiblemente alargada, limita ao norte cunha zona na que se encontran dispersas algunhas edificacións residenciais , ao sur coa ampliación do polígono industrial do Campiño do que está separado pola estrada provincial de Reigosa-Pinto, ao este con un camiño de acceso e ao oeste co polígono industrial do Campiño.



Situación da área da modificación na que se observa a relación do polígono coa cidade de Pontevedra

A incidencia sobre o núcleo próximo de A Reigosa será moderada, efectivamente, as actividades industriais propostas son similares as xa existentes nos polígonos industriais da Reigosa e do Campiño, cos que limita, e dende o punto de vista urbanístico os terreos xa están nunha situación de urbanización case completa xa que foron obxecto das obras contempladas no proxecto sectorial da Central de Transportes. Nas normas subsidiarias de Ponte Caldelas aprobadas definitivamente en febreiro de 1993 aparece clasificado como solo apto para urbanizar de uso industrial, gran parte de este solo xa foi desenvolvido polo que nestes momentos constitúe o polígono industrial da Reigosa, e os terreos que aínda non foron urbanizados figuran no Plan Sectorial de Areas Empresariais de Galiza, que contempla a ampliación do citado polígono.



Plano de ordenación das NNSS de Ponte Caldelas onde se marca a zona de afección da Modificación Puntual

Así que a modificación supón a consolidación e ampliación dos polígonos industriais do Campiño (en Pontevedra) e da Reigosa (en Ponte Caldelas), que de facto forman un enclave industrial de certa importancia na Rexión Urbana das Rías Baixas. Polo tanto dende un punto de vista socioeconómico axudará a manter unha certa independencia da comarca respecto da gran área urbana de Vigo, ao estimular a permanencia, ampliación e instalación de actividades económicas.

A incidencia nas vías de acceso a podemos cualificar de menor. Efectivamente, ao estar situado o ámbito tan próximo a estradas existentes con suficiente capacidade non terá problemas funcionais dende o punto de vista da mobilidade. En concreto, o tráfico inducido non representará unha especial incidencia sobre a estrada C-531. Así mesmo o principal acceso a nova área

industrial, unha rotonda de sobre a estrada A Reigosa–Pintos xa está construída.

Actualmente a parcela se encontra case totalmente urbanizada, polo que é totalmente procedente tramitar esta modificación para adaptar seu uso as necesidades presentes poñendo en valor a inversión xa realizada.



Zona de aparcamento na plataforma superior (27/06/2020)

A estrutura básica da actuación de urbanización xa executada se organiza baseándose en dos plataformas situadas aproximadamente as cotas +336 y +332 separadas por unha vía principal que constitúe o acceso dende a rotonda situada sobre a estrada provincial de Reigosa-Pintos. A conformación de estas dúas plataformas ben motivada pola adaptación a topografía existente evitando así grandes movementos de terras, probablemente en roca, e polo tanto unha diminución do impacto sobre o territorio.



Vía de servicio na plataforma superior (27/06/2020)

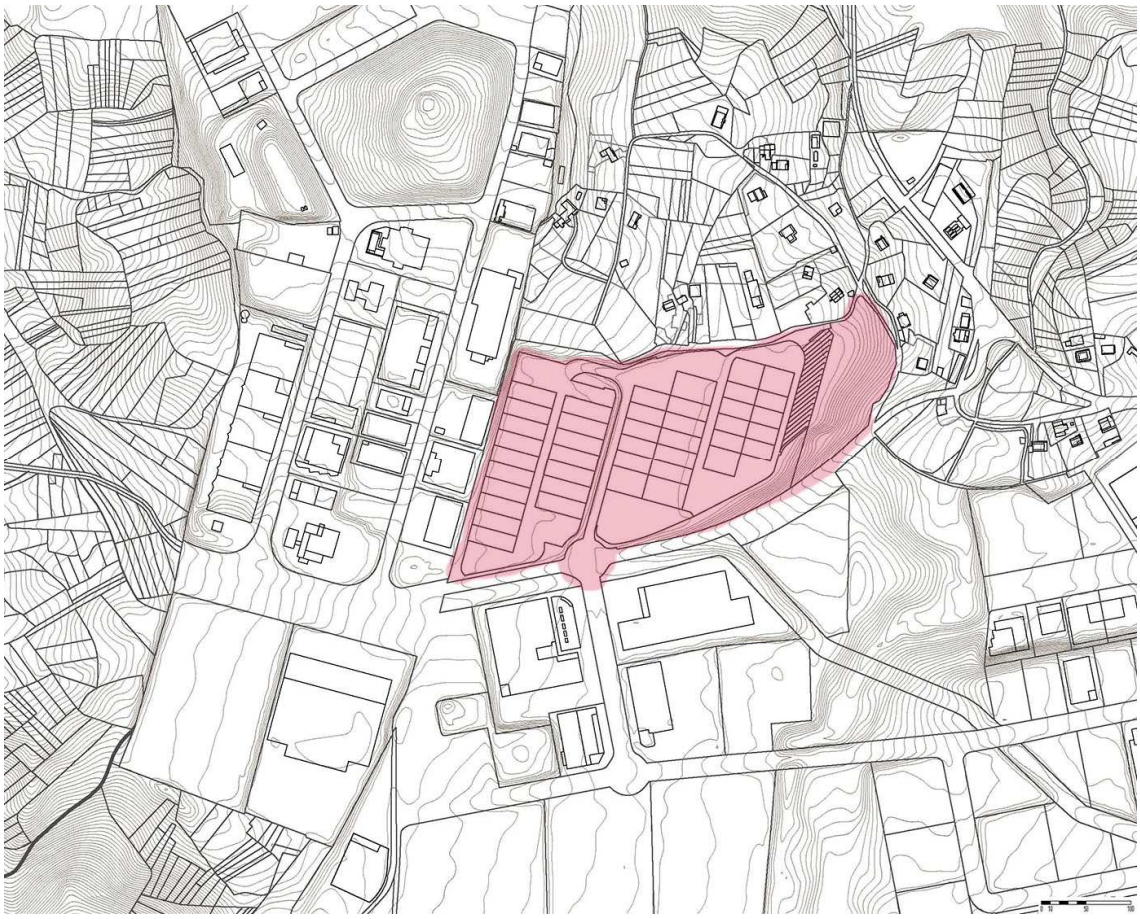
Na plataforma superior, e separadas por a vía de acceso, se sitúan as parcelas 1 e 2 nos extremos das cales se dispoñen zonas de aparcamento de turismos, que ademais de cumprir co o estándar establecido permiten unha maior proximidade e uniformidade da distribución de ditas prazas respecto das naves as que dan servizo.

Na plataforma inferior se dispoñen as parcelas 3 e 4 destinadas, a construción de naves, mantendo la mesma disposición de prazas de aparcamento de turismos que na plataforma superior. O espazo se completa coa parcela nº 5 destinada a autónomos que demanden fundamentalmente unha praza de aparcamento para un vehículo de grandes dimensións (camión o similar) e un "boxer" para gardar complementos e recambios, e a parcela nº 6 onde se construirá un edificio de servizos e unha zona de abastecemento de combustible e túnel de lavado de camións.



Vía de conexión entre a plataforma superior e a inferior (27/06/2020)

Finalmente no lado oeste da actuación se ten reservado a zona verde pública que aínda que separada por la estrada provincial de acceso, da unha certa continuidade as áreas verdes do resto da zona urbanizable. No perímetro de toda a actuación se prevé, na medida do posible unha certa franxa de zona verde privada que serve como delimitación e separación do Centro do entorno existente.



Esquema da estrutura e a topografía actual.

O deseño da estrutura viaria basease nunha vía principal en forma de U invertida que rodea a parcela 3. Esta vía une a rotonda de acceso con unha rotonda situada ao final do mesmo, de maneira que da acceso tanto a parcela 3 como ao fronte oeste da parcela 4 e tamén a zona de servizos. De esta vía parte un anel que rodea á parcela 4 da acceso á zona de “boxes” individuais e tamén a vía que sube e permite acceder a as parcelas 1 e 2, a cal termina tamén en unha rotonda que permite realizar o cambio de sentido. Todas as vías teñen 10 metros de largo, de calzada bidireccional, excepto a vía unidireccional que rodea a parcela 4, que es de sete metros. En canto aos aparcamentos, se prevé una reserva de 1 praza cada 80 m² construídos, o que da una dotación de 341 prazas de carácter público de dimensións 5,00 x 2,50 m. Do total de estas prazas, un 2%, son para persoas con discapacidade con unhas dimensións de 5,00 x 3,50 m.



Estación de servizo en funcionamento cerca do acceso principal na plataforma inferior (27/06/2020)

2.2. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

A parcela, de 500 m de lonxitude, ten un desnivel medio de entre 10 a 15 m. a excepción do seu lado oeste que presenta un desnivel importante. Actualmente xa se encontra case totalmente urbanizada tralo desenvolvemento do Plan Sectorial da Central de Transportes de Ponte Caldelas, polo que non se prevén grandes cambios na configuración actual do ámbito.

A altitude do enclave e de uns 340 metros. A temperatura máxima das medias mensuais rolda os 25 º C. A mínima das medias mensuais é duns 2º. A precipitación anual en torno aos 2.000 mm. E a humidade relativa media e aproximadamente do 67%.



Foto aérea do ano 2017

Dende o punto de vista xeolóxico o ámbito obxecto de estudo se sitúa na zona IV, Galicia media, Tras os Montes, da clasificación de Matte. Está formada fundamentalmente por rocas de natureza granítica, aínda que tamén se encontran rocas metamórficas en forma de enclaves esquistosos e gneísicos.

Tras unha identificación dos substratos rochosos, e de alteración dos mesmos en outros materiais, se ten observado que se trata de unha zona con predominio de rocas graníticas. As rocas graníticas ocupan o 100% del terreo existindo dos grupos fundamentais: uno de granitos de dos micas (alcalinos) e outro de granodioritas.

En canto a edafoloxía, como xa temos dito os solos da zona de estudio se caracterizan por estar asentados sobre materiais graníticos (gneises, granitos, granodioritas, migmatitas), xa que a granodiorita ocupa o substrato de gran parte da zona, e sobre sedimentos cuaternarios de orixe aluvial o aluvio-coluvial. É por isto que na parcela se encontran solos residuais procedentes de a alteración de un granito de dos micas e afloramentos rochosos de dito granito.

A hidroloxía caracterizase por un nivel freático a profundidades moi variables, comprendidas entre 1,1 e 3,9 metros de profundidade. A escorrentía natural

das augas baixa cara o Río de Reigosa, que forma un corredor natural moi cerca do ámbito.

A vexetación natural practicamente ten desaparecido da zona debido a acción do home. Polo que se refire as árbores, na paisaxe predomina o *Quercus robur* xunto con *Pinus pinaster* e *Eucaliptus gobulus*. Os arbustos mais importantes son *Erica arbores*, *Erica australis*, *Cytisus scoparius*, *Ulex Europaeus*, *Ulex minor* y *Rubus fructicosus*. Polo que se refire as prantas herbáceas, hai a presenza de *Pteridium aquilinum*, *Armenia pubigera* e *Ruscus aculeatus.*

Resulta interesante o coñecemento da vegetación potencial do territorio ao abxecto de telo en conta no deseño das áreas verdes. A vexetación potencial dun territorio se pode definir cono aquela que acabaría por instalarse en él como resultado dos procesos sucesionais ao cabo dun período máis o menos largo, sen perturbación das súas condicións pola actividade humana o catástrofes naturais. Na práctica interprétase como o tipo de vexetación máis complexa e desenvolta que pode encontrarse en áreas xeográficas próximas e climáticas e edáficas similares.

Para caracterizar a vexetación potencial utilizanse as series de vexetación, definíndose como a unidade xeobotánica sucesionista e paisaxística que expresa todo o conxunto da comunidade vexetal o estadios que poden encontrarse en espazos teselares afíns como resultado do proceso da sucesión. A serie de vexetación á que pertence toda a comarca de Pontevedra é a serie *colina galaico –portuguesa acidófila de carballo o Quercus robur* (*Rusco acuelati – Querceto roboris sigmetum*).

A serie corresponde en su óptimo estable a unha “carballeira” densa de *Quercus robur* (carballo) que pode levar unha certa cantidade de *Q. pyrenaica* (rebolo), *Ilex aquifoloium* (acibro), *Castanea sativa* (castiñeiro), *Laurus nobilis* (loureiro) y *Q. suber* (sobreiras). No sotobosque de la carballeira, ademais de un número de herbas nemorais esciófilas existe un sotobosque arbustivo máis o menos denso no que solen encontrarse elementos mediterráneos da clase *Querceta ilicis* (*Ruscus), Acuelatus, Daphne gnidium, Arbutus unedo, Rubia peregrina, Viburnnum tinus*, etc., coexistindo con outros vexetais caducifolios

eurosiberianos (*Pyrus cordata, Lonicera periclymenum, Frangula alnus, Crataegus monogyna, Corylus avellana*, etc.)

A continuación relacionanse as etapas de regresión e os bioindicadores da serie:

NOME DA SERIE: 8c. Acidófila colina galaico – portuguesa de carballo

ÁRBOL DOMINANTE: *Quercus robur*

NOMBRE FITOSOCIOLÓGICO: *Rusco-Querceto roboris sigmetum*

I. BOSQUE

Quercus robur
Ruscus acuelatus
Pyrus cordata
Physospernum cornubiense

II. MATORRAL DENSO

Cytisus striatus
Ulex europaeus
Arbutus unedo
Rubus lusitanus

III. MATORRAL DEGRADADO

Daboecia cantabrica
Ulex minor
Erica cinerea
Halimium alyssoides

IV. PASTIZALES

Agrostis capillaris
Avenula sulcata
Anthoxanthum odoratum

Con relación a fauna presente no hábitat podemos dicir que aínda que o ámbito está totalmente urbanizado, su situación nunha zona alta de suaves outeiros fai que sexa visitada por numerosos animais, e outros que habitan, ou poden facelo, nas zonas verdes do ámbito. Se inclúe a continuación a relación de vertebrados cuxa área de distribución se solapa coa zona obxecto de actuación e estudo.

AVES

NOME CIENTÍFICO	NOME GALEGO	NOME CASTELAN
Accipiter gentilis	Azor	Azor común
Accipiter nisus	Gabián	Gavilán común
Buteo buteo	Miñato común	Busardo ratonero
Anas platyrhynchos	Ánade real	Ánade azulón
Apus apus	Vencello común	Vencejo Común
Columba palumbus	Pombo torcaz	Paloma torcaz
Streptopelia decaocto	Rula turca	Tórtola turca
Streptopelia turtur	Rula común	Tórtola europea
Corvus corone	Corvo viaraz	Corneja
Garrulus glandarius	Pega marza	Arrendajo
Pica pica	Pega rabilonga	Urraca
Cuculus canorus	Cuco común	Cuco común
Emberiza cirrus	Escribenta liñaceira	Escribano soteño
Actitis hypoleucos	Bilurico	Andarríos chico
Asio otus	Bufo pequeno	Búho chico
Otus scops	Moucho de orellas	Autillo europeo
Strix aluco	Avelaiona	Cárabo común
Falco tinunculus	Lagarteiro peneireiro	Cernícalo vulgar
Carduelis chloris	Verderolo común	Verderón común
Fringilla coelebs	Pimpín común	Pinzón vulgar
Pyrrhula pyrrhula	Paporrubio Real	Camachuelo común
Serinus serinus	Xirín	Verdecillo
Delichon urbica	Andoriña do cu branco	Avión común
Hirundo rustica	Andoriña común	Golondrina común
Motacilla alba	Lavandeira branca	Lavandera blanca
Cisticola juncidis	Picaxuncos	Buitrón
Erithacus rubecula	Paporrubio común	Petirrojo
Phylloscopus collybita	Picafollas común	Mosquitero común
Saxicola torquita	Chasco común	Tarabilla común
Sylvia atricapilla	Papuxa das amoras	Curruca capirotada
Sylvia melanocephala	Papuxa cabecinegra	Curruca cabecinegra
Sylvia undata	Papuxa montesa	Curruca rabilarga
Turdus merula	Merlo común	Mirlo común
Parus ater	Ferrreiriño común	Carbonero garrapinos
Parus caeruleus	Ferreiro bacachís	Herrerillo común
Parus cristatus	Ferreiriño Cristado	Herrerillo capuchino
Parus major	Ferreiro abelleiro	Carbonero común
Dendrocopus major	Peto real	Pico picapinos
Picus viridis	Peto verdeal	Pito real
Passer domesticus	Pardal común	Gorrión común

Passer montanu	Pardal orelleiro	Gorrión molinero
Sturnus unicolor	Estorniño negro	Estornino negro
Tachybaptus ruficollis	Somorgullo pequeno	Zampullín común
Prunella modularis	Azulenta común	Acentor Común
Troglodytes troglodytes	Carrizo	Chochín
Tyto alba	Curuxa común	Lechuza común
Upupa epops	Bubela común	Abubilla

MAMÍFEROS

NOME CIENTÍFICO	NOME GALEGO	NOME CASTELAN
Apodemus sylvaticus	Rato do campo	Ratón de campo
Arvicola sapidus	Rata de auga	Rata de agua
Arvicola terrestres	Rata de auga norteña	Rata topera
Crocidura russula	Furaño común	Musaraña gris
Crocidura suaveolens	Furaño xardineiro	Musaraña de campo
Eliomys quercinus	Leirón careto	Lirón careto
Eptesicus serotinus	Morcego espertello	Murciélago hortelano
Erinaceus europaeus	Ourizo cacho	Erizo
Galemys pyrenaicus	Rato de almizcle	Desmán de los Pirineos
Genetta genetta	Algaria	Gineta
Lutra lutra	Lontra	Nutria
Martes foina	Foina	Garduña
Meles Meles	Porco tieso	Tejón
Microtus agrestes	Trilladeira dos prados	Topillo nival
Mus musculus	Rato caseiro	Ratón doméstico
Mustela Novalis	Donicela	Comadreja
Mustela putorius	Tourón	Turón
Oryctolagus cuniculus	Coello bravo	Conejo de monte
PipistrelluS pipistrellus	Morcego común	Murcielago común
Pitymys lusitanicus	Corta dos prados	Topillo portugués
Plecotus auritas	Morcego orelludo común	Murciélago orejudo común
Rattus norvegicus	Rata común	Rata común
Rattus rattus	Rata cincenta	Rata negra
Rhinolophus ferrumequinum	Morcego g. de ferradura	Murciélago g. de herradura
Rhinolophus hipposideros	Morcego p. de ferradura	Murciélago p. de herradura
Sorex minutus	Furafollas pequeño	Musaraña enana
Talpa occidentalis	Toupa cega	Topo
Vulpes vulpes	Raposo	Zorro

REPTÍS

NOME CIENTÍFICO	NOME GALEGO	NOME CASTELAN
Anguis fragilis	Escáncer común	Lución
Natrix maura	Cobra de auga	Culebra de agua
Natrix Matrix	Cobra de colar	Culebra de collar
Chalcides striatus	Esgonzo común	Eslizón tridáctilo
Lacerta lepida	Lagarto Arnal	Lagarto ocelado
Lacerta schreiberi	Lagarto das silvas	Lagarto verdinegro
Podarcis bocagei	Lagartixa galega	Lagartija de Bocage
Podarcis hispánica	Lagartixa dos penedos	Lagartija ibérica

ANFIBIOS

NOME CIENTÍFICO	NOME GALEGO	NOME CASTELÁN
Discoglossus galganoi	Sapo raxado	Sapillo pintojo ibérico
Rana iberica	Ra patilonga	Rana patilarga
Rana perezi	Ra verde	Rana ridibunda
Chioglossa lusitanica	Salamántiga galega	Salamandra rabilarga
Salamandra salamandra	Píntega	Salamandra común
Triturus Boschi	Limpafontes común	Tritón ibérico
Triturus helveticus	Limpafontes palmado	Tritón palmeado
Triturus marmoratus	Limpafontes verde	Tritón jaspeado

Non existe afección sobre ningún espazo protexido da comunidade galega. O ámbito queda lonxe de áreas e espazos protexidos, concretamente 7 km. da Enseada de San Simón e 12 km. da Serra da Canda. Dada a pequena extensión da actuación, no son esperables efectos sobre estas áreas.



Vexetación de bosque mixto preto do ámbito



Río da Reigosa



Vexetación de bosque mixto preto do ámbito

3. PROPOSTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL

3.1 OBXECTIVOS DA MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PLAN SECTORIAL

A modificación puntual ten unha finalidade principal o cambio da cualificación do uso previsto pasando de Central de Transportes a usos industriais xenéricos, debido a un cambio nas necesidades. Este cambio de uso supón tamén alteracións no deseño, que fundamentalmente afectan ao trazado dos recorridos peonís e a configuración e dimensións das parcelas privadas. Coa presente modificación puntual se redactará un documento refundido do Plan Sectorial que será o que se someta as diferentes fases de tramitación ata a aprobación definitiva.

Polo tanto, se ben o obxectivo fundamental e o cambio de uso, isto supón tamén alteracións no deseño necesarias para permitir o correcto funcionamento dos novos usos.

E evidente que por razóns de economía e sostibilidade o novo deseño deberá respectar na medida do posible as obras xa executadas incorporándoas ao novo deseño.

Sen dubida, os novos usos van a supoñer unha nova mobilidade con un incremento notable dos desprazamentos peonís, así como dos movementos en vehículos privados lixeiros. Neste sentido non parece adecuado a dependencia de una única entrada de vehículos a zona, xa que no caso de obras puntuais ou ocasionais accidentes de tráfico na vía de acceso o funcionamento do polígono industrial se vería seriamente condicionado. Polo tanto resulta interesante estudar a posibilidade de aportar ao sector novas conexións, aínda que teñan un carácter secundario. Por outra banda a necesidade de dotar a todas as estradas proxectadas de beirarrúas é evidente.

O maior tráfico de vehículos lixeiros e previsible polo que mellorar a mobilidade no interior do polígono industrial e tamén importante. Así mesmo introducir medidas no novo deseño que propicien unha mellor integración ambiental e unha maior eficacia ecolóxica da área industrial será un obxectivo desexable da Modificación Puntual.

3.2. XUSTIFICACIÓN DO INTERESE PÚBLICO DA ACTUACIÓN

O interese público da modificación puntual e evidente, trata de adaptarse as novas necesidades poñendo en uso unha zona xa urbanizada ao obxecto de rendibilizar a inversión pública que xa se fixo. Así como consolidar un polo de desenvolvemento industrial existente.

Se prevén as oportunas medidas de reforestación dos espazos afectados polas obras, e que quedan libres una vez terminados os traballos, así como de todas as zonas verdes públicas e as áreas axardinadas do viario, co obxecto de garantir a adecuada integración paisaxística da actuación.

4. ALCANCE E CONTIDO DA MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PLAN SECTORIAL

4.1. DETERMINACIÓNS ACTUAIS DO PLAN SECTORIAL

	superficie		ocupación		edificabilidade	
	sup.m2	%	sup.m2	%	M2/m2	M2
Espazos libres (comp.)	10.675,03	12,28	533,75	5	0,05	533,75
Sistema viario	21.664,47	24,91				
Sistema Xeral	2.701,06	3,11				
Equipamentos	---	---				
Total dotacións públicas	**35.040,56**	40,30				
Parcela 1	9.090,00	10,45	6.817,50	0,75	0,75	6.817,50
Parcela 2	6.615,00	7,61	4.961,25	075	0,75	4.961,25
Parcela 3	11.160,00	12,83	7.812,00	070	0,70	7.812,00
Parcela 4	7.667,02	8,82	5.367,00	0,70	0,80	6.133,60
Parcela 5	2.720,94	3,13	408,10	0,15	0,15	408,10
Parcela 6	3.682,51	4,23	1.841,25	0,50	0,60	2.209,50
Espazo verde privado	10.987,83	12,63				
Total aproveitamento privado	**51.923,30**	**59,70**	**27.207,10**	0,52	0,55	**28.341,95**
TOTAL	**86.963,86**	**100**				



Zonificación actual *(Alternativa 0)*

4.2. MEDIDAS NECESARIAS

As medidas necesarias que debe contemplar a modificación puntual, veñen derivadas do seu cambio de uso, que vai supoñer unha diversificación das actividades e dos usuarios polo que a complexidade funcional aumenta, e o mesmo tempo existen outras cuestións que paralelamente pasan a ter unha maior importancia a calidade espacial e medioambiental debe ser tida en moita consideración na procura dun tecido urbano trabado que integre as diferentes actuacións non só de o concello de Ponte Caldelas senón tamén do de Pontevedra. Hai que ter moi presente o cambio nas actividades industriais cara un modelo mais ecolóxico baseado nas novas tecnoloxías e nas enerxías alternativas o que fai que a propia arquitectura das naves industriais mude a procura dunha imaxe mais actual que constitúa unha paisaxe urbana atractiva acorde co as expectativas que os consumidores e posibles clientes destas industrias teñen. Polo tanto e imprescindible artellar os seguintes cambios:

1º. Novos usos
2º. Adaptación das parcelas
3º. Novos percorridos peonís (beirarrúas nas estradas)
4º. Mellora da mobilidade rodada
5º. Mellora da mobilidade alternativa
6º Mellora da accesibilidade
7º Mellora da integración medioambiental e ecolóxica.

4.3. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

Á vista do exposto valóranse as seguintes alternativas de actuación:

ALTERNATIVA 0.

Considerase como Alternativa 0 a non tramitación da Modificación puntual proposta. Esta alternativa non é viable xa que as novas necesidades condicionan o cambio de uso proposto o que supón unha serie de variacións na ordenación que son imprescindibles para o correcto funcionamento do polígono, polo que descartamos esta posibilidade.

ALTERNATIVA 1.

A alternativa 1 e unha variante da anterior que pasa por manter a estrutura actual introducindo simplemente beirarrúas cando fose necesario para facilitar o acceso peonil as distintas parcelas, que se subdividen de maneira que en cada "illa" existan diversas parcelas independentes que poderán ser dedicadas a usos diferentes. Todo isto implicaría o aumento da sección viaria, para incorporar as aceiras e un aparcamento en liña, e a diminución da superficie das parcelas.

ALTERNATIVA 2.

Esta alternativa suscita a necesidade non so de novas beirarrúas senón tamén de novos accesos e de unha mellora xeral da mobilidade que os diversos usos que poden asentarse no ámbito van a demandar. Para isto se prolongan as vías previstas ata a súa conexión coa estrada. A Reigosa–Pintos. As novas conexións na estrada non permiten os xiros a esquerda para manter un tráfico fluído na zona, pero si permiten unha maior flexibilidade na organización do tráfico, posibilitando movementos diversos entre as diferentes áreas industriais que conforman a zona.

Esta alternativa foi pronto descartada porque supoñía unhas obras mais que notables na contorna da estrada Reigosa-Pintos.

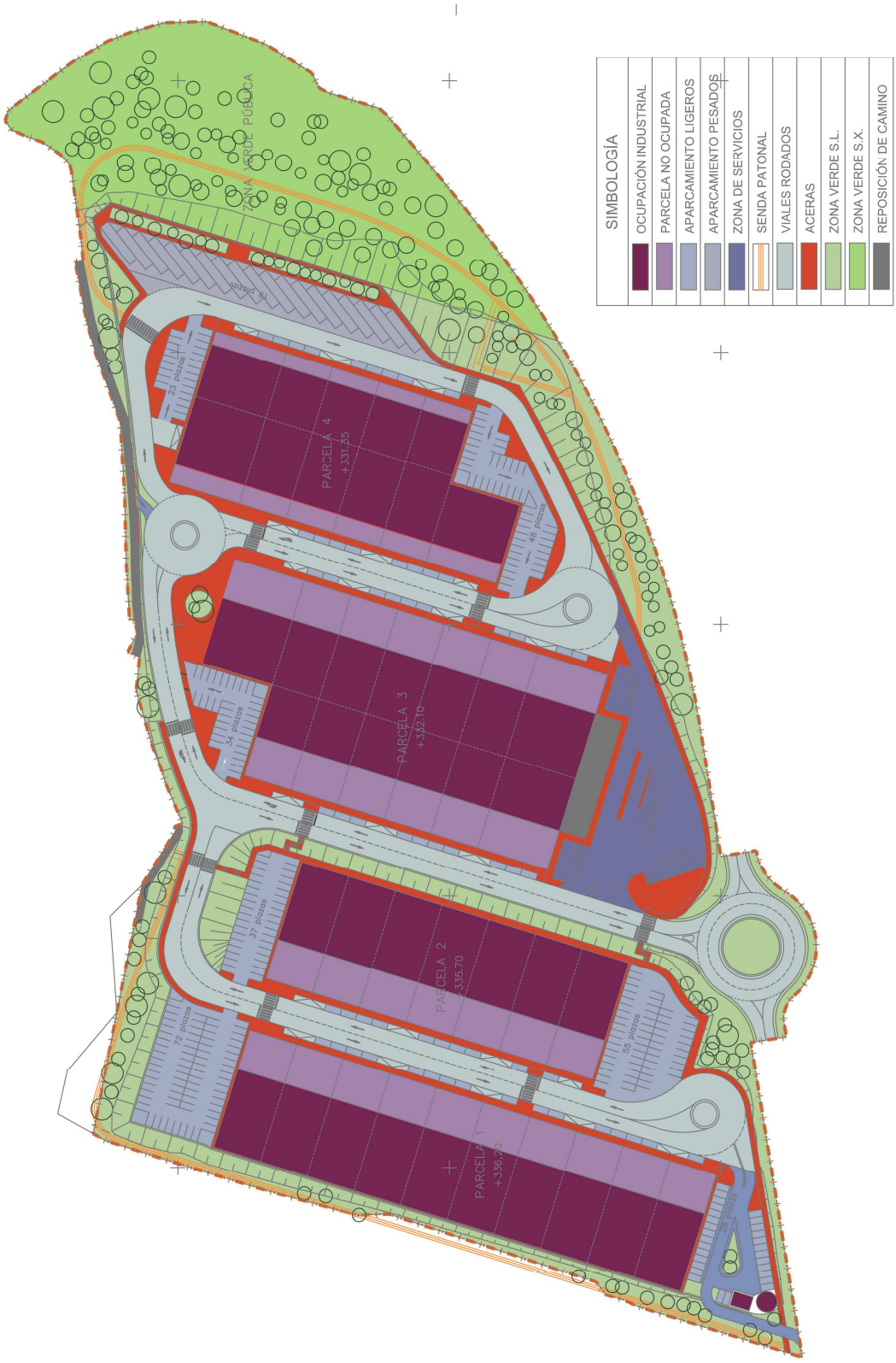


Esquema da alternativa 2

ALTERNATIVA 3

Esta alternativa aborda o tema da mellora da mobilidade de maneira mais sutil: por un lado propón unha aposta por as mobilidades alternativas ao establecer percorridos peonís compatibles co uso de bicicletas, que aproveitan as novas zonas axardinadas públicas para deseñar un anel que circunvala todo o ámbito. Por outra banda a mellora da accesibilidade rodada tenta de conservar ao máximo a urbanización xa executada e propón una nova rotonda que dota de maior flexibilidade e eficacia aos desprazamentos internos ao mesmo tempo que posibilita una novo acceso dende o núcleo de A Reigosa. Para completar este acceso secundario (alternativo) se deseña unha saída secundaria aproveitando o viario dunha zona de aparcamento xa urbanizada na actualidade. No deseño destes novos accesos secundarios tense moi en conta a topografía actual de xeito que non supoñan grandes movementos de terras, e que estes accesos non presenten pendentes excesivas.

Deste modo a accesibilidade rodado se incrementa cunha entrada e unha saída, cun carácter claramente secundario pero que poden ser de moita utilidade en condicións excepcionais. Así mesmo a mobilidade peonil e en bicicleta se ve favorecida por unha “senda verde” que conectada coas beirarrúas permite os desprazamentos entre as distintas actividades no interior do polígono e con os polígonos adxacentes, ao mesmo tempo que procura unha maior integración paisaxística e ambiental na zona.



Esquema da alternativa 3

4.4. ALTERNATIVA SELECIONADA. MOTIVACIÓN

A alternativa seleccionada é a número 3, por ser a que mellor cumpre cos obxectivos iniciais:

1º. Novos usos. Este obxectivo é o punto de partida de a modificación e todas as propostas daban resposta a esta demanda, salvo a alternativa 0.

2º. Adaptación das parcelas. Co motivo da introdución no deseño de aceiras adecuadas para o tránsito peonil se fai necesario modificar as parcelas, cuestión que se soluciona nas alternativas 1, 2 e 3

3º. Novos percorridos peonís (beirarrúas nas estradas). Os novos percorridos peonís que se propoñen na alternativa 3 ademais de beirarrúas en todas as vías se completan con unha rede de sendas verdes.

4º. Mellora da mobilidade rodada: A proposta de unha nova rotonda flexibiliza os percorridos rodados no interior do ámbito, a vez que aposta por unha intervención mínima que non supón grandes obras

5º. Mellora da mobilidade alternativa. As sendas verdes permiten o uso peonil pero tamén a utilización da bicicleta no ámbito, obviamente sería necesario a continuidade destas sendas para que funcionasen de un modo efectivo pero, obviamente este obxectivo excede o alcance do presente documento.

6º. Mellora da accesibilidade. A proposta de un acceso e unha saída novos, contemplada na alternativa 3 supoñen unha mellora na accesibilidade sen introducir distorsións no sistema viario e aproveitando ao máximo a urbanización xa executada. Por contra a alternativa 2, se ben mellora a accesibilidade, tamén provoca disfuncións na estrada Reigosa-Pintos e incrementa as obras necesarias.

7º. Mellora da integración medioambiental e ecolóxica. Esta alternativa e a que con mais claridade aposta por a mobilidade alternativa no interior do ámbito, unida a medidas concretas no deseño das zonas verdes así como o acompañamento de areas axardinadas no sistema viario, van supoñer un cambio destacable.

Concretamente a proposta intenta aumentar as superficies de zonas verdes públicas. Manter a superficie edificable prevista no mesmo. E incrementar a superficie de sistema viario de tal maneira que se podan resolver adecuadamente os distintos tipos de mobilidade.

Superficie total	86.963,86 m2s)
Rede viaria local	38.740,24 m2s
Espazos libres	11.663,05 m2s
S. Xeral viario	2.701,06 m2s
Superficie de parcelas privadas	33.859,51 m2s
Superficie máx. edificable	28.187,55 m2c
Prazas de aparcamento públicas (automóviles)	361
Prazas de aparcamento públicas (camiones)	19

A distribución concreta desta zonificación se recolle con precisión nos planos do BORRADOR da M.P. da Central de Transportes de Ponte Caldelas que acompañan este PROCEDEMENTO DE AVALIACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉXICA .

Polo tanto a táboa de parámetros do P.S. quedaría como segue:

	superficie		ocupación		edificabilidade	
	sup.m2	%	sup.m2	%	M2/m2	M2
Espazos libres (comp.)	11.663,05	13,41	583,15	5	0,05	583,15
Sistema viario	38.740,24	44,55				
Sistema Xeral	2.701,06	3,11				
Equipamentos	---	---				
Total dotacións públicas	**53.104,35**	61,07				
ILLA 1	8.100,00	9,31	5.400	66,67	0,85	6.885,00
ILLA 2	5.670,00	6,52	3.780	66,67	0,85	4.819,50
ILLA 3	9.855,00	11,33	5.940,00	60,27	0,85	8.376,75
ILLA 4	6.552,00	7,53	5.175,00	78,98	0,90	5.896,80
ILLA 5	3.682,51	4,24	1.841,25	50,00	0,60	2.209,50
Total aproveitamento privado	**33.859,51**	**38,93**	**22.136,25**	65,38	0,83	**28.187,55**
TOTAL	**86.963,86**	**100**				

O que se pode expresar nunha táboa resumen comparativa das modificacións introducidas pola presente modificación puntual onde dende un punto de vista cuantitativo se poden apreciar as melloras das condicións medioambientais no ámbito:

TABLA COMPARATIVA DOS PARÁMETROS DO PXOM E DA MODIFICACIÓN PROPOSTA

Dotación	Se cambia	Se propón	Déficit/exceso
Superficie	86.963,86 m2s	86.963,86 m2s	**0,00 m2s**
Espazos libres	10.675,03	11.663,05	**+988,02 m2s**
Rede viaria	21.664,47 m2	38.740,24 m2s	**+17.075,77 m2**
Sistema Xeral	2.701,06 m2s	2.701,06 m2s	**0,00 m2s**
Sup. edificable	28.341,95 m2c	28.187,55 m2c	**-154,40 m2c**
Sup parcelas	40.935,47 m2s	33.859,51 m2s	**-7.075,96m2s**
Aparcamento público	341 prazas	361 prazas +19 prazas	**+39prazas**

5. DESENVOLVEMENTO PREVISIBLE DO PLAN

O desenvolvemento da Modificación Puntual seguirá o procedemento previsto para a aplicación de ditas modificacións:

- Tramitación do documento da Modificación Puntual do Plan Sectorial da Central de Transportes de Ponte Caldelas, incluído o procedemento de Avaliación Ambiental Estrtéxica.

- Aprobación definitiva da Modificación Puntual

- Execución das obras.

6. EFECTOS SOBRE AS CONDICIONES AMBIENTAIS NA ZONA

Na avaliación dos efectos ambientais previsibles valoraranse os seguintes apartados:

a) Efectos sobre a paisaxe e o patrimonio natural.

Non existen elementos catalogados ou protexidos no entorno polo que impacto é baixo. Ademais se contemplan unha serie de medidas para minimizar o impacto

b) Efectos sobre o patrimonio cultural.

Non existen elementos catalogados ou protexidos no entorno polo que impacto é nulo.

c) Efectos sobre a sociedade.

A Modificación Puntual ten como fin a mellora e o cambio de uso da Central de Transportes polo que e previsible un aumento da oferta no mercado laboral. Así mesmo a consolidación do tecido urbano completando o Polígono do Campiño terá sen dubida efectos beneficiosos sobre a integración espacial dos distintos ámbitos da zona.

d) Efectos sobre a economía.

Como xa temos comentado e previsible un aumento das actividades económicas co establecemento de novas industrias no ámbito. Así mesmo e prioritario rendibilizar a inversión pública xa efectuada.

e) Efectos sobre a mobilidade.

.Se mellora a mobilidade e accesibilidade rodada, así como a mobilidade peonil e alternativa co deseño de unhas sendas verdes e novas beirarrúas.

f) Incidencia no urbanismo de xénero.

Se ten moi en conta o deseño de percorridos peonís seguros e que garantan un uso do espazo consensuado e de calidade, que permita a cohesión social, e a utilización do espazo dende unha perspectiva de xénero

7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANS SECTORIAIS E TERRITORIAIS CONCURRENTES

7.1. AS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO (DOT).

O ámbito de aplicación da Modificación do PXOM está inserido na Rexión Urbana das Rías baixas e, máis concretamente na Área Urbana de Pontevedra, ambas definidas nas DOT.

Concretamente no punto 2.2.2. "As claves da estratexia da Rexión Urbana" se establece nas DOT: *" ...importante sistema productivo, que se caracteriza pola súa elevada integración nos mercados internacionais. O mantemento da competitividade das actividades económicas neste territorio vai demandar nos próximos anos unha armazón de servizos produtivos cada vez mais complexo e unha aposta pola I-D-i que só pode atoparse en Areas Urbanas de certo tamaño e diversificación."* A modificación sigue esa liña estratéxica ao propoñer a consolidación dun area industrial existente.

Así mesmo cando fala das vías de mobilidade sostible na rexión establece "*...a integración (...) dos modos de mobilidade alternativa, así como cando sexa posible, os valores ecolóxicos existente, :carril bici, vía de transporte colectivo, permeabilidade transversal (...)".* Estes aspectos se teñen moi en conta no deseño das vías e nas sendas verdes.

Analizadas as determinacións das Directrices son de aplicación as seguintes determinacións orientativas:

– Determinación orientativa 3.2.1. *"A planificación sectorial de áreas empresariais de Galiza estudará as demandas de solo para os usos industriais*

terciarios, e establecerá as súas determinacións baixo criterios de sostebilidade e en congruencia co modelo territorial das DOT.

a.(...) Preveranse parques de carácter estratéxico nas Rexións Urbanas de Vigo-Pontevedra(...)".

g. A planificación das áreas empresarias e dos espazos para actividades económicas, tanto por ser de nova construción como por reconversión dos existentes, deberá facerse desde a perspectiva da ecoloxía industrial co fin de buscar a eficiencia e contribuír ao desenvolvemento sostible.

h. As diferentes áreas empresariais poderán acoller usos comerciais e terciarios sempre que non desvirtúen a súa finalidade nin comprometan a súa funcionalidade.

– Determinación orientativa 3.2.3. *"Os parques empresariais localizaranse respectando os valores ambientais (incluíndo os culturais) do territorio e conectados coas estradas de maiores prestacións (...)."*

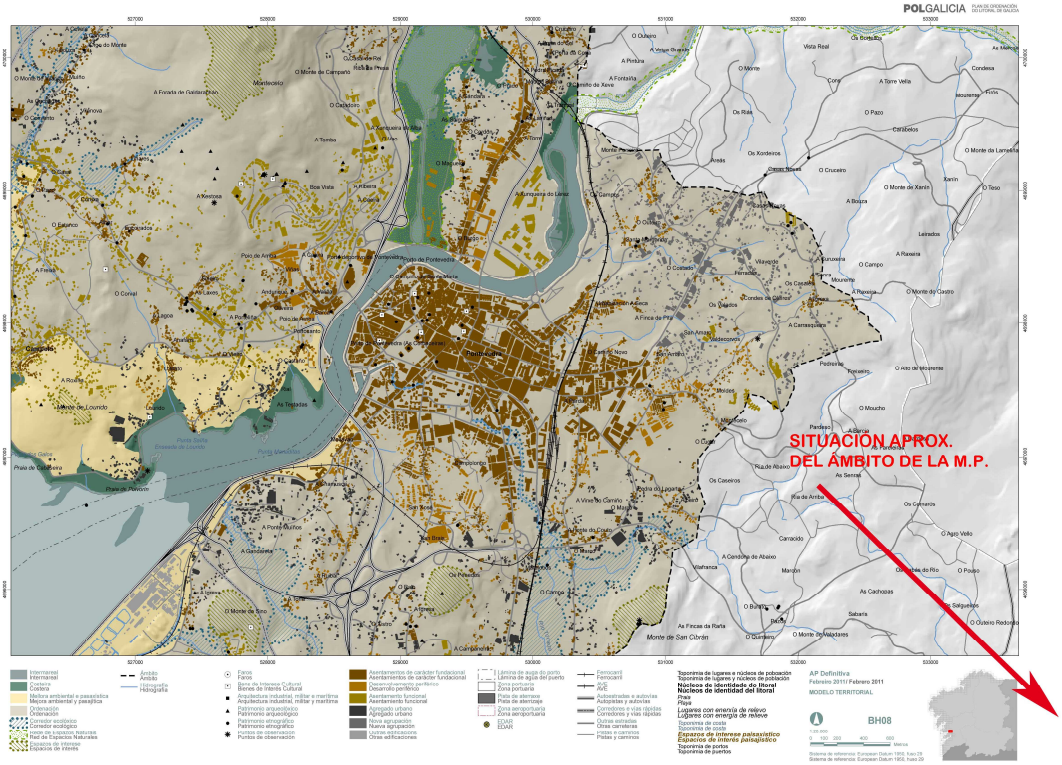
– Determinación orientativa 3.2.6. *"Na elección das alternativas da localización das áreas empresariais primará a prevención dos seus posibles efectos sobre o medio fronte a súa corrección, mitigación ou compensación, polo que se considerarán as limitacións derivadas dos condicionantes topográficos, da proximidade a asentamentos de poboación, da posible afección ao ámbito de influencia do patrimonio natural e cultural (...):"*

A modificación segue as determinacións das DOT ao propoñer a consolidación dun área industrial nuns terreos que xa están case totalmente urbanizados polo que a modificación do medio natural e practicamente nula, xa que se pretende o aproveitamento da maior parte das obras xa executadas. Ademais a modificación incorpora no seu deseño medidas de integración ambiental e paisaxística así como formas de mobilidade alternativa.

7.2. O PLAN DE ORDENACIÓN DO LITORAL (POL).

O obxectivo do Plan de Ordenación do Litoral de Galicia é "establecer os criterios, principios e normas xerais para a ordenación urbanística da zona

litoral baseada en criterios de perdurabilidade e sostibilidade, así como a normativa necesaria para garantir a conservación, protección e valorización das zonas costeiras". O POL é un Plan Territorial Integrado regulado na Lei 10/1995 de ordenación do territorio de Galicia e, como tal, está vinculado ao que establezan as DOT. Do mesmo xeito, o POL debe coordinar os plans de carácter sectorial co fin de conseguir unha protección e xestión efectiva das zonas costeiras. Para a consecución dos obxectivos do POL, este estableceu un modelo territorial que se configura a partir da identificación dunha serie de elementos, e dunha serie de relacións entre estes elementos que serve de base para o establecemento de criterios, principios e normas xerais. Posteriormente se propón unha normativa de conservación, protección e valorización das zonas costeiras.



PLANO DE MODELO TERRITORIAL_BI08 DO POL

A zona afectada pola presente Modificación puntual do Plan Sectorial no está incluída no ámbito de aplicación do POL, tal e como pode apreciarse na imaxe anterior.

7.3. OUTROS PLANS SECTORIAIS

Entre os plans sectoriais que poden ter incidencia na Modificación Puntual proposta están os seguintes:

a) Plans sectoriais de estradas: Non afecta.

b) Plan hidrolóxico Galicia Costa: Non afecta.

c) Plan director da Rede Natura: Non afecta.

d) Plan sectorial de áreas empresariais. A modificación e compatible e complementaria co plan sectorial de ordenación das áreas empresariais en Galicia, aprobado o 30 de abril do 2014, no que xa se recolle a necesidade de ampliación do Parque Empresarial da Reigosa, en Pontecaldelas (áreas nº 36043012 e 36043013)

Na proposta se terán en conta as recomendacións, criterios e parámetros contidos neste documento para o deseño das áreas industriais e empresariais.

7.4. AFECCIÓNS SECTORIAIS

Entre as afeccións sectoriais que poden ter incidencia na Modificación Puntual proposta están as seguintes:

a) Estradas: Non afecta.

b) Costas: Non afecta.

c) Augas: Non afecta.

d) Portos: Non afecta.

e) Aeroportos: Non afecta.

f) Patrimonio: Non afecta.

g) Espazos naturais: Non afecta.

h) Ferrocarrís: Non afecta.

i) Montes: Non afecta.

j) Minas: Non afecta.

k) Defensa: Non afecta.

l) Eléctricas: Non afecta.

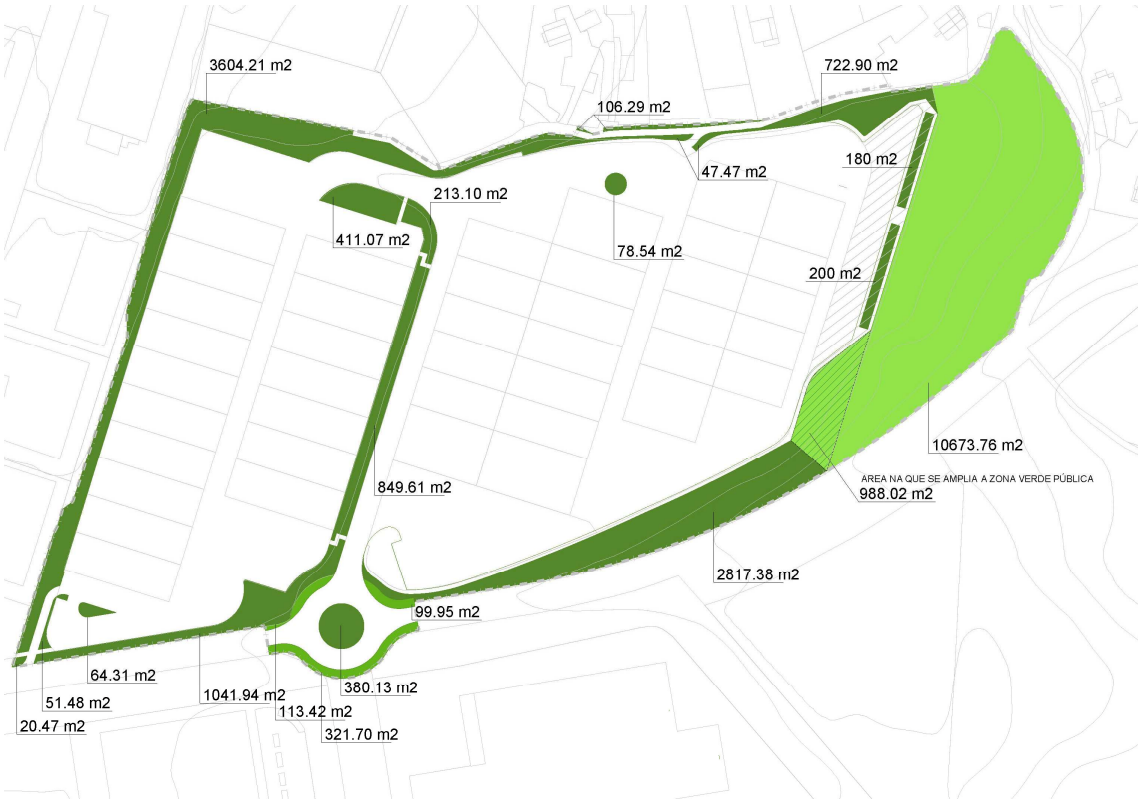
Ningunha das afeccións anteriores afecta ao ámbito da Modificación puntual proposta.

8. MEDIDAS PREVISTAS PARA CORRIXIR OS EFECTOS NEGATIVOS NO MEDIO AMBIENTE.

A Continuación descríbense as medidas previstas para previr, reducir e, na medida do posible, corrixir calquera efecto negativo relevante no ámbito de aplicación da Modificación Puntual.

Con carácter xeral se realizan unha serie de consideracións no deseño dos espazos públicos e zonas verdes, tendentes a garantir a integración paisaxística e ambiental da zona. Por unha banda se incluirán no deseño do sistema viario áreas axardinadas que acompañen o mesmo, aos efectos de unha maior integración medioambiental. Así mesmo no deseño de estas áreas axardinadas e no deseño das zonas verdes, se seguirá como criterio para a elección das especies e para o proxecto do axardinamento destes áreas, os estudios relativos a vexetación potencial, de xeito que estes ámbitos contribúan a recuperación dos ecosistemas naturais, ao mesmo tempo que se reduce o consumo hídrico e o mantemento e coidado dos espazos verdes, seguindo en certa medida as teorías do paisaxista Gilles Clement de facer o mínimo en contra da evolución natural dos xardíns e o máximo a favor. Se pretende que as zonas verdes teñan unhas características similares a vexetación potencial do entorno, que actualmente está moi alterada pola actividade humana non so construtiva senón tamén derivada da explotación forestal, coa introdución de especies como o eucalipto e o pino, o que ten alterado o equilibrio natural do

ecosistema. Non se trata de eliminar todas as arbores non autóctonas, xa que na medida do posible se procurará a conservación do arborado existente, pero sí de actuar na elección das novas plantacións de maneira que se axude á recuperación paulatina da “vexetación potencial” no entorno, o que sen dubida terá un efecto positivo no ecosistema e minimizará o impacto paisaxístico.



Esquema das áreas axardinadas

Se deseñan as seguintes medidas específicas.

a) Medidas en relación coa Paisaxe e o Patrimonio Natural:

Partindo dos criterios xerais anteriormente expostos, se establecen as seguintes accións concretas: como medida correctora do impacto do uso dos vehículos a motor, prevese a creación de bandas arboradas que filtren e minimicen tanto o ruído como os gases nocivos, segundo se recolle nas normas de deseño do espazo urbano propostas no borrador da modificación, así mesmo nas zonas cunha importante presenza visual na paisaxe se deseñan bandas axardinadas que maticen o impacto das construcións. Por exemplo a parcela cinco do actual PSCT pasa a ser espazo público se mantén o aparcamento para camións e vehículos pesados (como público) pero a zona de “boxes” -situada nunha zona que constitúe un miradoiro natural- pasa a ser unha banda axardinada. Esta banda axardinada cumpre funcións diversas: por unha lado permite un bo uso e gozo deste miradoiro natural, garante o remate “natural” da cornixa da plataforma sobre a que se asenta o PS mellorando a integración na paisaxe e serve de conexión coas zonas verdes do polígono que a su vez enlazan co corredor verde constituído pola valgada do río da Reigosa.

b) Medidas en relación coa Atmosfera e o Cambio Climático:

Substitución das luminarias causantes de contaminación luminosa por outras tipo Led. de menor consumo e maior eficacia. Controis acústicos periódicos. Plantación de numerosas árbores adicionais

c) Medidas en relación co ciclo hídrico:

Procurarase que as instalacións conten con dispositivos de aforro de auga. E no deseño dos espazos libres a utilización de especies que no necesiten un rego excesivo, principalmente as relacionadas como vexetación potencial, así como utilizar pavimentos e bandas axardinadas que garantan a permeabilidade do solo, para garantir a permanencia dos acuíferos subterráneos.

d) Medidas en relación á Enerxía:

Procurarase que as instalacións conten con dispositivos de enerxía solar térmica e fotovoltaica no ámbito. Emprego de luminarias de baixo consumo, substitución das mesmas por outras de menor consumo segundo se vaian producindo innovacións neste campo (LED, etc.) e redución de consumo en horas de menor actividade, mediante o emprego de redutores de fluxo na rede pública ou o apagado selectivo de luminarias.

e) Medidas en relación coa mobilidade:

Proposta de novos accesos rodados ao polígono. Deseño de novas beirarrúas e sendas peonís, novos aparcamentos públicos e previsión de rutas adecuadas para as bicicletas, así como instalación de aparcadoiros para bicicletas no ámbito.

9. MEDIDAS PREVISTAS PARA O SEGUIMENTO DA CUALIDADE AMBIENTAL

A Lei 21/2013 no seu artigo 29 indica a necesidade de describir as medidas previstas para o seguimento da calidade ambiental.

Durante o transcurso as obras se tomaran todas as medidas necesarias para garantir a redución dos impactos negativos que estas puideran causar no medio ambiente

10. MEDIDAS PREVISTAS PARA ATENDER AOS PRINCIPIOS DE ACCESIBILIDADE UNIVERSAL, DE IGUALDADE DE TRATO E DE OPORTUNIDADES ENTRE HOMES E MULLERES, DE MOBILIDADE E DE EFICIENCIA ENERXÉTICA.

Se estará ao previsto na Lei 7/2015 “Real decreto legislativo, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la ley del suelo y rehabilitación urbana” no seu artigo 20.1 apartado c) e a Lei 3/2007 “Ley orgánica de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres”. Por tanto se adoptan os seguintes criterios de deseño:

a) Deseño de percorridos accesibles incorporando ramplas cando fose necesario.

b) Deseño de percorridos seguros e con iluminación adecuada para o seu uso e con unha relación axeitada co resto dos espazos públicos.

c) Deseño de sendas aptas para as bicicletas que permitan unha mobilidade eficiente e inclusiva.

Santiago de Compostela

CONDE GARCIA JESUS - 32753343D

Firmado digitalmente porCONDE GARCIA JESUS - 32753343D
DN: cn=CONDE GARCIA JESUS - 32753343D gn=JESUS c=ES
Motivo:Soy el autor de este documento
Ubicaci- n:
Fecha:2020-07-30 17:52+02:00

Jesús Conde García

ARQUITECTO REDACTOR